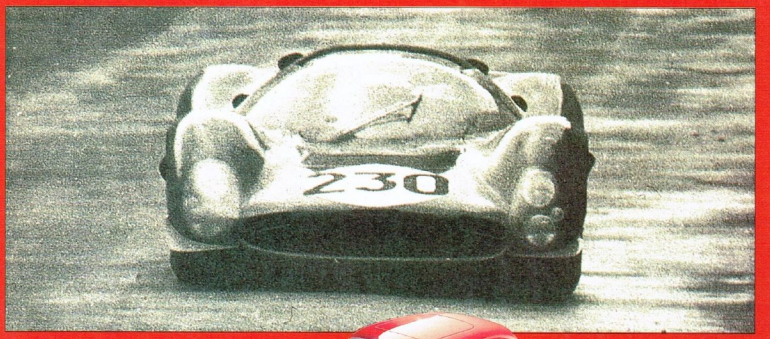
EL MITO

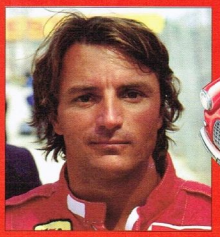
49

Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

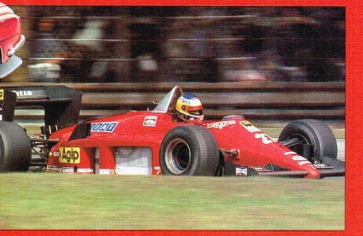


330 P3: Maranello desafía a Detroit



Arnoux: un francés pura garra

166 Inter: la primera Gran Turismo para ruta



Historia de la Fórmula 1 1985: el año de Alboreto

10049
9 789504 900344

$14.90
VENTA EXCLUSIVA EN KIOSCOS
SUSCRIPCION NO VALIDA EN ARGENTINA
M. SANABRIA D.G.P.

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 49

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietroboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaría de Redacción: Luciana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sejmand

Realización: Mediaspeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Restelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: *Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Falletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.*

Diseño: *Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.*

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandro Ulloa

Traducción: Vito De Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 4482-0655 y 4482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Baigorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en julio de 1999

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 5 950-49-0034-8

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Sociedad Impresora Americana S.A.I.C.
Impreso en Argentina.

EL MITO FERRARI

Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encuadernación

1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

LAS SPORT

330 P3, la gran rival de Ford

1966: motor V12 de casi cuatro litros y 420 CV, con una línea encantadora. La biplaza que ganó dos carreras en el Mundial de Marcas se enfrentó a la casa de Detroit. Se produjeron sólo tres unidades.

La 330 P3, el día de su presentación en Maranello (detrás, la Dino 206 S).

Las Ferrari 330 P3, en la foto de al lado, usaban como la Dino (foto de abajo) llantas estampadas de aleación liviana; tenían una forma especial para mejorar el enfriamiento de los frenos.

El valor histórico de un auto de competición como la 330 P3 no se mide sólo por las victorias. La P3 experimentó nuevas soluciones técnicas, pagando esta función de "laboratorio" con fallas mecánicas y abandonos, y dejó los honores a la siguiente P4. Sin embargo, la P3 logró ganar dos carreras, a pesar de todo: dos primeros puestos que valen, por muchos aspectos, tanto como el Mundial de Marcas que quedó en manos de los Ford de siete litros de cilindrada.

1966 COMIENZA DE LA MEJOR MANERA

La temporada 1966 había comenzado con los mejores auspicios. Durante la tradicional conferencia de prensa, en diciembre de 1965, Enzo Ferrari había hablado de sus nuevas armas: la Dino 206 S seis cilindros y la grande, potente 330 P3.

LA LINEA DE LA 330 P ESTA FIRMADA POR PIERO DROGO

Ambas iban a ser presentadas al comienzo del siguiente febrero, revelando líneas

La línea de la P3 anticipa una de las Ferrari Sport más lindas de todos los tiempos: la P4 de 1967.

prácticamente idénticas (además de las dimensiones) creadas por Piero Drogo, un joven carrocero de Módena que iba a darle mucho, posteriormente, a los autos del Cavallino. En el caso de la P3, se había recurrido de manera maciza a los refuerzos de chapa para la zona central del chasis, de tipo semiautoportante. Pero la P3 sorprendió, sobre todo, por su línea: el salto, con respecto a la anterior P2, era notable, y no sólo por las diferentes proporciones (la P3 era más ancha, corta y baja).

PARABRISAS BAJO Y CURVO, TOMAS DE AIRE EN LAS PUERTAS

La trompa del nuevo vehículo era más larga y filosa, con los guardabarros que se levantaban para cubrir las nuevas llantas (mucho más anchas que en el pasado) y culminaba con un parabrisas bajo y redondeado.

El habitáculo estaba fuertemente curvado hacia la parte superior, con las ventanillas que continuaban las formas desde el parabrisas al alerón trasero. En cambio, detrás, los volúmenes se ahusaban suavemente, dejando emerger las curvas de los guardabarros traseros. En las puertas había amplias tomas de aire, que además de darle más agresividad a la línea, canalizaban aire hacia los frenos y el aceite de los cambios. La novedades eran también muy importantes a nivel mecánico.

MOTOR DE CUATRO LITROS CON 420 CABALLOS

El motor era el 12 cilindros biárbol a la cabeza de 3967

La 330 P3 presentada a la prensa era una spider.

JOHN SURTEES: ADIOS AL CAVALLINO

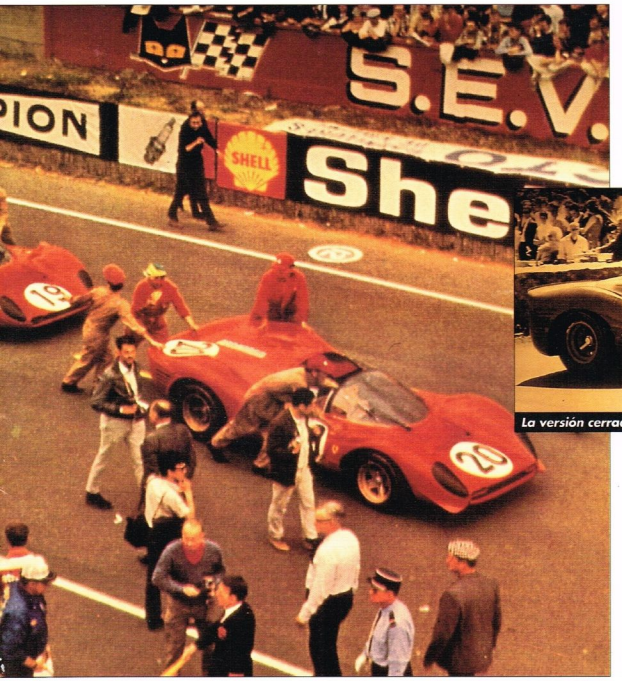
Fue el único piloto de la historia capaz de coronarse campeón del mundo tanto sobre dos como sobre cuatro ruedas. John Surtees, poco después de un año de su conquista del título mundial 1964, preparó sus maletas y abandonó la Escudería Ferrari, en vísperas de las 24 Horas de Le Mans. ¿Qué había pasado? Enzo Ferrari había decidido apuntarle, por razones "políticas" pero también comerciales y de imagen, a un piloto italiano. Y para la temporada 1967 había elegido a Lorenzo Bandini como primer volante de las monoplazas de Fórmula 1. Detrás del episodio había un plan estratégico de Eugenio Dragoni, el director deportivo del equipo de Maranello, pero, como siempre, la última palabra, la definitiva, le tocaba a Ferrari. Don Enzo prefirió renunciar al piloto de punta antes que volver sobre sus pasos.

centímetros cúbicos, pero con profundas modificaciones en las cámaras de combustión y en las tapas de cilindros, para aprovechar adecuadamente la nueva inyección indirecta Lucas, que por primera vez remplazaba a los tradicionales carburadores Weber. Con una relación de compresión igual a 11,4:1, la potencia del V12 Ferrari alcanzaba los 420 CV a 8200 vueltas por minuto.

A causa del aumento de potencia, se adoptó la caja de 5 marchas de la fábrica alemana ZF, en posición tradicional y no en bloque con el diferencial.

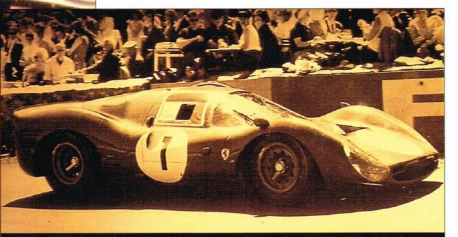
LAS SUSPENSIONES SON LAS MISMAS DE LA P2

Las suspensiones mantenían el mismo esquema de la P2, pero con geometrías diferentes por los ejes más anchos, con nota-



Las Ferrari 330 P3 antes de la largada de las 24 Horas de Le Mans de 1966.

La cola de la P3 terminaba con un esbozo de spoiler.

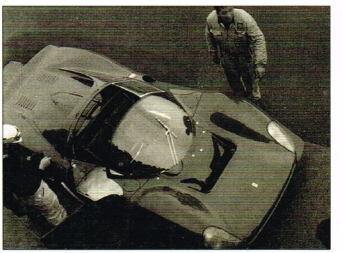


La versión cerrada era más confortable en las pruebas de duración.

1966: LOS RESULTADOS DE LA 330 P3

Carrera	Fecha	Pilotos	Resultado
12 Horas Sebring	26/3/1966	Parkes/Bondurant	retirada
1000 Km Monza	25/4/1966	Surtees/Parkes	1°
Targa Florio	8/5/1966	Bandini/Vaccarella	retirada
1000 Km Spa	22/5/1966	Parkes/Scarfiotti	1°
1000 Km Nürburgring	5/6/1966	Surtees/Parkes	retirada
24 Horas Le Mans	18/6/1966	Parkes/Scarfiotti	retirada
		Bandini/Guichet	retirada
		Rodriguez/Ginther	retirada

Arriba, a la derecha, una 330 P3 en los boxes de Le Mans. Abajo, una P3 spider.



FICHA TECNICA

Motor:	trasero longitudinal, 12 cilindros en V a 60°, diámetro por carrera 77 x 71 mm, cilindrada 3967,44 cm³
Distribución:	2 árboles a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección indirecta Lucas
Encendido:	doble, distribuidores
Potencia:	420 CV a 8200 rpm
Cuerpo vehículo:	chasis jaula tubular con refuerzos de chapa, carrocería de aluminio
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos autoventilados
Neumáticos:	del. 5.50-15; tras. 7.00-15
Dimensiones:	paso 2,40 metros, peso 720 kilos
Unidades producidas:	3
Números de chasis:	0844, 0846 y 0848

bles beneficios en términos de tenida y maniobrabilidad.
Una maniobrabilidad exaltada por el peso, de apenas 720 kilos, es decir casi cien menos que la P2.

A LAS 12 HORAS DE SEBRING ES ENVIADA LA P3 SPIDER

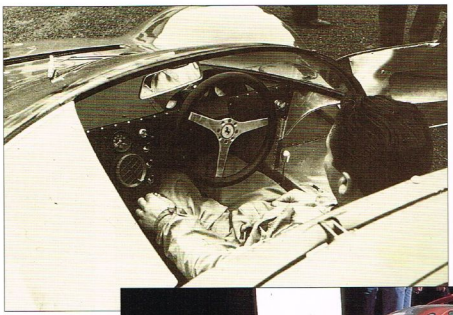
Luego de haber desertado la primera prueba del Campeonato de Marcas en Daytona al comienzo de febrero, la primera P3 fue enviada a Sebring para las 12 Horas. Se trataba del ejemplar presentado a la prensa, es decir la versión abierta, idéntica (salvo por la ausencia del techo) a la berlinetta que llegará más tarde. La única novedad era un par de alerones parecidos a "bigotes" en las extremidades de la trompa.
Ya desde las pruebas la P3 se mostró muy competitiva contra los nuevos Ford MkIV, equipados con motores 8 cilindros en V y casi siete litros de cilindrada. Luchó prácticamente a la par, hasta que cedieron los cambios. Después de casi dos meses, la Ferrari volvió a presentar una P3 en los 1000 Km de Monza.

EN MONZA LLEGA EL TRIUNFO CON SURTEES Y PARKES

Esta vez fue una berlinetta, tripulada por John Surtees y Mike Parkes: delante del público italiano, la hermosa Ferrari ganó y demostró finalmente sus dotes. No iba a poder ratificarlas en la prueba siguiente, la Targa Florio, por una razón entendible: los autos grandes y potentes nunca estuvieron cómodos en las rutas estrechas y tortuosas del trazado siciliano. El lugar justo para autos como las P3 eran los circuitos veloces, como el de Spa-Francorchamps. La P3 de Parkes y Scarfiotti dejó atrás a todos los adversarios, incluidos los Ford, en los 1000 Km que se desarrollaron en el circuito belga el 22 de mayo.

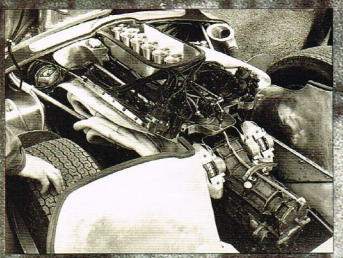
MALA SUERTE EN LAS 24 HORAS DE LE MANS

La felicidad de Maranello duró poco: tres días después perdió la vida en Monza el joven piloto italiano Bruno Deserti, contratado para una prueba de resistencia de la P3. Pero, como siempre, la vida continuó y un par de semanas más tarde dos P3 fueron enviadas a Nürburgring para disputar los 1000 Km. Sólo una de ellas, la spider tripulada por Surtees y Parkes, pudo largar, pero una serie de problemas de los amortiguadores la obligó al retiro, dejando la victoria en manos del Chaparral de Phil Hill y Jo Bonnier. Los estadounidenses ya habían descubierto el encanto de los prototipos.
En las 24 Horas de Le Mans, además de tres Dino 206 S, fueron inscriptas tres P3: dos berlinettas para Parkes-Scarfiotti y Bandini-Guichet y la spider de la NART para Pedro Rodríguez y Richie Ginther. Lamentablemente, Scarfiotti destrozó su auto en un accidente poco después de la medianoche, Rodríguez se retiró por fallas en los cambios poco después y el mismo destino estuvo reservado en la mañana para la última P3 que quedaba en carrera. Fue la última vez que las P3 fueron presentadas por la Escudería Ferrari.
En el Campeonato de Marcas, Ford se impuso por un suspiro sobre la Ferrari, pero así estimuló el orgullo de los técnicos de Maranello, que en el curso del invierno iban a realizar la evolución final de la familia de los prototipos: la P4, la perfección sobre cuatro ruedas.



El habitáculo de la P3 es lo más austero que se pueda concebir.

Una 330 P2, actualizada como P2/3, utilizada por las escuderías privadas en 1966.



El motor de la 330 P3 disponía de 420 caballos. En la foto grande, una P3 en la Targa Florio de 1966.

1985, el Cavallino es protagonista

Stefan Johansson en el GP de Italia 1985. Terminó en el quinto lugar.

Alboreto es segundo en el Mundial de Pilotos y la Casa de Maranello es precedida sólo por McLaren-Porsche en la tabla de Constructores.

1985: LOS RESULTADOS DE LA FERRARI

GP de Brasil, *7 de abril*	*2° Alboreto, 4° Arnoux*
GP de Portugal, *21 de abril*	*2° Alboreto*
GP de San Marino, *5 de mayo*	*6° Johansson*
GP de Mónaco, *19 de mayo*	*2° Alboreto*
GP de Canadá, *16 de junio*	*1° Alboreto, 2° Johansson*
GP de Francia, *7 de julio*	*4° Johansson*
GP de EE.EE., *8 de julio*	*2° Johansson, 3° Alboreto*
GP de Inglaterra, *21 de julio*	*2° Alboreto*
GP de Alemania, *4 de agosto*	*1° Alboreto*
GP de Austria, *18 de agosto*	*3° Alboreto, 4° Johansson*
GP de Holanda, *25 de agosto*	*4° Alboreto*
GP de Italia, *8 de septiembre*	*5° Johansson*
GP de Sudáfrica, *19 de octubre*	*4° Johansson*
GP de Australia, *3 de noviembre*	*5° Johansson*

En 1985, Ferrari volvió a ser protagonista en el Campeonato Mundial de Fórmula 1. Alboreto, segundo en la clasificación final, fue el rival más directo de Prost que, al volante de su McLaren-TAG Porsche obtuvo por primera vez el título. Además, con Johansson ubicado en el séptimo puesto en la tabla de pilotos, la Ferrari fue segunda detrás de McLaren también en la clasificación reservada a los constructores.

En el primer Gran Premio, el de Brasil en Jacarepaguá, en las cercanías de Río de Janeiro, se impuso Prost. Alboreto se clasificó segundo, delante de De Angelis, Arnoux, Tambay y Laffite. En Portugal, en Estoril, Senna ganó su primer GP, bajo una lluvia torrencial. Detrás suyo llegaron Alboreto, Tambay, De Angelis, Mansell y Bellof. En el GP de San Marino, en Imola, se impuso Prost, pero fue descalificado porque su monoplaza estaba por debajo del peso mínimo. La victoria fue para De Angelis, seguido por Boutsen, Tambay, Lauda, Mansell y Johansson. En Mónaco, Alboreto disputó una carrera lindísima. Fue obligado a regresar a boxes cuando lideraba para cambiar un neumático. Luego se recuperó y llegó segundo detrás del ganador Prost. Tercero

Michele Alboreto en el GP de Italia 1985 con la Ferrari F1 156/85.

LA CLASIFICACION DEL MUNDIAL

Piloto	Auto	Puntos	Victorias
Prost	McLaren-TAG Porsche	73	5 (BR,MC,GB,AU,I)
Alboreto	Ferrari	53	2 (CND, A)
Rosberg	Williams-Honda	40	2 (EE.UU., AUS)
Senna	Lotus-Renault	38	2 (P, B)
De Angelis	Lotus-Renault	33	1 (RSM)
Mansell	Williams-Honda	31	2 (EU, SA)
Johansson	Ferrari	26	
Piquet	Brabham-BMW	21	1 (F)
Laffite	Ligier-Renault	16	
Lauda	McLaren-TAG Porsche	14	1 (H)
Boutsen	Arrows-BMW	11	
Tambay	Renault	11	
Surer	Brabham-BMW	5	
Warwick	Renault	5	
Bellof	Tyrrell-Ford	4	
Streiff	Ligier-Renault	4	
Arnoux	Ferrari	3	
Berger	Arrows-BMW	3	
Capelli	Tyrrell-Renault	3	
De Cesaris	Ligier-Renault	3	

1985: COMIENZA LA PERESTROIKA

Política: *Se resuelve el diferendo del Canal de Beagle entre la Argentina y Chile, luego de una consulta que aprueba el laudo papal, favorable a los chilenos. En Italia, Francesco Cossiga es el sucesor de Sandro Pertini como presidente de la República. En la URSS, Mijail Gorbachov es elegido secretario del PCUS. España entra en la CEE. Se reanuda la guerra entre Irán e Irak. Un grupo de terroristas árabes secuestra el buque Achille Lauro durante su navegación en el Mediterráneo y mata a un pasajero estadounidense.* ***Deporte:*** *La Juventus gana su primera Copa de Campeones venciendo en la final al Liverpool; los festejos son enlutados por los graves incidentes que estallan en el estadio Heysel de Bruselas y que provocan la muerte de 38 personas.*

Johansson sigue a Patrese con Alfa-Benetton en el GP de Italia 1985.

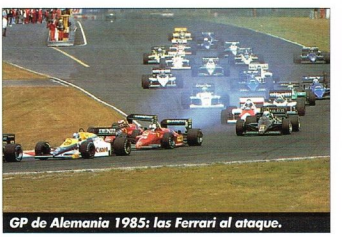
En Canadá 1985, primer puesto para Alboreto y segundo para Johansson.

se ubicó De Angelis, que precedió a De Cesaris, Warwick y Laffite. El GP de Bélgica fue postergado a causa de problemas en el asfalto, después de que se habían disputado las pruebas oficiales con la Ferrari de Alboreto primera. Entonces se corrió en Canadá, en Montreal, donde la Ferrari logró un memorable doblete con Alboreto y Johansson. Tercero fue Prost que precedió a Rosberg, De Angelis y Mansell.

ALBORETO Y JOHANSSON SIEMPRE CON PUNTAJE

En el GP de los Estados Unidos en Detroit se impuso Rosberg delante de las Ferrari de Johansson y Alboreto y de Bellof, De Angelis y Piquet. En Le Castellet, el GP de Francia fue ganado por Piquet que superó a Rosberg, Prost, Johansson, De Angelis y Tambay. En el GP de Inglaterra en Silverstone volvió al éxito Prost, que le sacó una vuelta a todos los adversarios. Alboreto fue segundo, precediendo a Laffite, Piquet, Warwick y Surer. El GP de Alemania, en el nuevo circuito de Nürburgring, fue ganado de manera contundente por la Ferrari de Alboreto, que largó desde la cuarta fila. Segundo se ubicó Prost delante de Laffite, Boutsen, Lauda y Mansell.

Prost se tomó la revancha en Zeltweg, en el GP de Austria, superando a Senna, Alboreto, Johansson, De Angelis y Surer. En el GP de Holanda en Zandvoort, se despertó el orgullo de Lauda, que superó a su compañero Prost, Senna, Alboreto, De Angelis y Mansell. En Monza, con la victoria en el GP de Italia, Prost tomó una ventaja decisiva en la tabla. Segundo fue Piquet, seguido por Senna, Surer, Johansson y De Angelis. En la recuperación del GP de Bélgica, que se disputó en parte bajo la lluvia, se impuso Senna delante de Mansell, Prost, Rosberg, Piquet y Warwick.



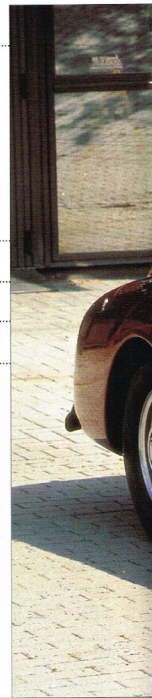
GP de Alemania 1985: las Ferrari al ataque.

PARA EL CAVALLINO UN FINAL DE BAJO TONO

Prost se coronó campeón del mundo en Brands Hatch, en ocasión del GP de Europa, ganado por Mansell delante de Senna, Rosberg y el propio Prost. Quinto fue De Angelis y sexto Boutsen. Alboreto fue obligado a su tercer retiro consecutivo. En Kyalami, en Sudáfrica, ganó otra vez Mansell, que precedió a Rosberg, Prost, Johansson, Berger y Boutsen. La temporada terminó con el GP de Australia en Adelaida, ganado por Rosberg delante de Laffite, Streiff, Capelli, Johansson y Berger.

166 Inter, la primera GT para ruta

1949: deriva directamente de las 166 de competición. Dispone de 110 CV y alcanza los 170 Km/h. Es producida en 36 unidades, vestidas por los mejores carroceros de la época.



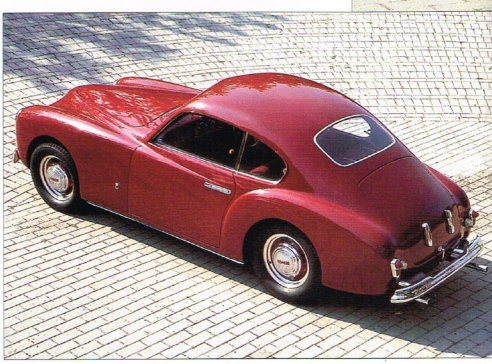
Es una de las primeras Ferrari, y una de las más importantes, porque fue la primera Inter. Lo que equivale a decir que se trata de la primera Ferrari concebida para el uso exclusivamente en ruta. Antes de su aparición sólo habían existido autos de competición, en poco más de dos años de historia: desde la 125 S hasta la 166 F2, de la 159 S a la 166 MM.

CON ELLA NACE LA FAMILIA "INTER"

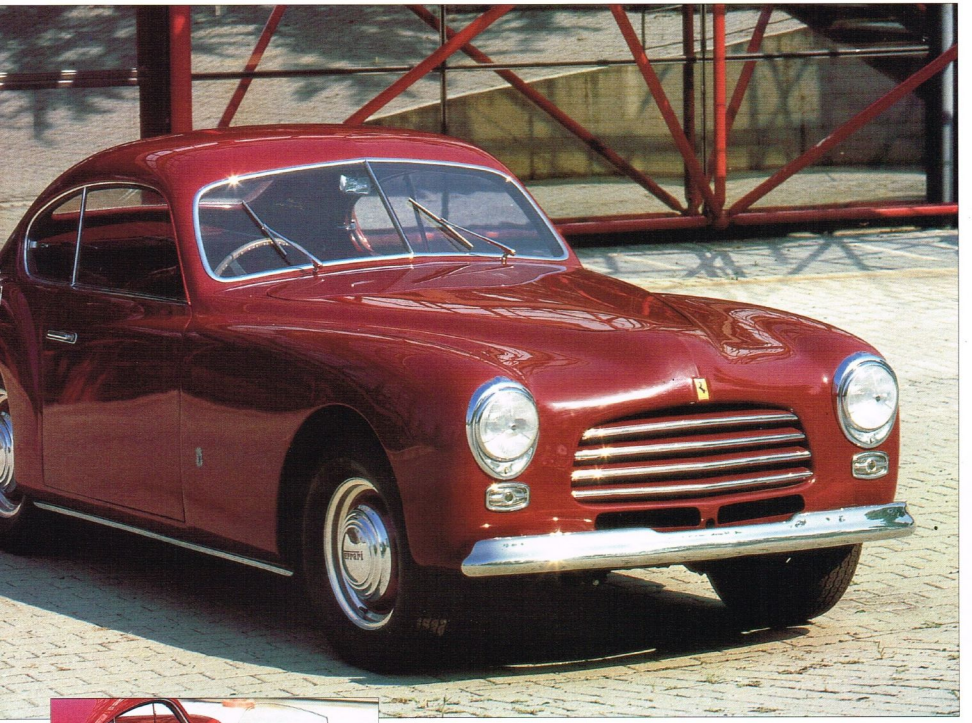
La 166 Inter abre la serie de vehículos que formarán luego la importante familia "Inter", que incluye también las 195 y 212 Inter. En los primeros años de la Ferrari el nombre Inter será la denominación de los autos creados para uso en ruta. La 166 Inter nace como directa consecuencia de las 166 S y 166 MM de carrera. Enzo Ferrari entendió que era ventajoso proponer un auto derivado de la mecánica y del chasis de sus autos de competición, pero con motores menos potentes, destinados al turismo veloz.

Corre el año 1949 e Italia, como el resto de Europa, todavía sufre los efectos de la Segunda Guerra Mundial. Entonces, la idea de Ferrari de construir un auto lujoso y venderlo, en pocos ejemplares, a los más afortunados apasionados de automóviles de la época es un verdadero desafío. Pero Ferrari tiene el respaldo de una larga lista de pedidos de posibles clientes que desean adquirir un auto de performance brillante y con características de competición, aunque no necesariamente deportivo. ¿Quiénes son estos posibles clientes? Personajes de relieve en la sociedad, del mundo del espectáculo, jóvenes de nobles familias, nuevos ricos, playboys, industriales. El auto tiene que ser una clara expresión

Una Ferrari 166 Inter.



En algunos aspectos la Ferrari 166 Inter, carrozada por Pinin Farina en la unidad de la foto, recuerda ciertas coupé Alfa Romeo de antes de la guerra. Los cromados abundan, desde las tapas de las ruedas al tablero.



El volante de la 166 Inter está a la derecha, como en la mayoría de los autos de entonces.

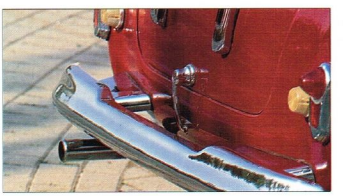
de sus estilos de vida: brillante, deportivo, para ser usado tanto en las ocasiones formales como en las salidas del fin de semana, apretando el pedal del acelerador un poco más de lo normal.

El corazón de la 166 Inter era el confiable, potente, compacto, "pequeño" V12 diseñado por Gioachino Colombo, el primer motor de la historia de la Ferrari excluyendo el ocho cilindros del Auto Avio Construcciones 815. El motor había nacido con una cilindrada de 1500 centímetros cúbicos y había sido usado en la 125. Luego la cilindrada había sido aumentada y se había pasado, a mediados de 1947, a los 1900 centímetros cúbicos de la 159. Por último, la aparición de la primera 166, con motor dos litros, que en setiembre de 1947 ganó el Gran Premio de Turín. A comienzo de 1949 fue iniciada la producción del auto de ruta con el motor dos litros derivado de la 166 de competición.

GRACIAS AL PASO CORTO ERA AGIL EN MONTAÑA

El número de chasis de la primera 166 Inter es C/N 005S. El paso corto le agregaba a este vehículo una excelente maniobrabilidad, que se traducía también en una gran facilidad de manejo, algo que, considerando las condiciones de la mayor parte de las rutas de la época, era de gran ayuda para los conductores. Además, el peso de la 166 Inter era de 800 kilos, gracias a la carrocería totalmente de aluminio. Para hacerla todavía más brillante en los recorridos mixtos, se

El parabrisas en dos partes era todavía común a finales de los años Cuarenta.



Un auto deportivo refinado, como atestigua la abundancia de cromados.

menos rápida en los recorridos mixtos y angostos. También los neumáticos se adecuaron a la performance mejorada, pasando de 5.50 x 15" a 5.90 x 15", con una mejoría evidente de la adherencia.

La mecánica de la 166 Inter es realmente sencilla.

LA CARROZARON LAS MEJORES FIRMAS DE LA EPOCA

La 166 Inter recibió la atención de los carroceros más famosos de la época: Vignale, Ghia, Touring, Bertone, Pinin Farina, Allemano. Fue principalmente en versión coupé, pero también berlinetta y cabriolet y no sólo de dos lugares sino también 2+2. Todo dependía, como siempre podían elegir las relaciones de caja personalizadas, a pedido del cliente. En 1950 la mecánica 166 Inter recibió algunas modificaciones, pero que no la hicieron más deportiva. Adquirió potencia (cinco caballos más) y velocidad (una decena de kilómetros horarios), pero el paso fue alargado y se hizo

FICHA TECNICA (entre paréntesis los datos de la versión 1950)

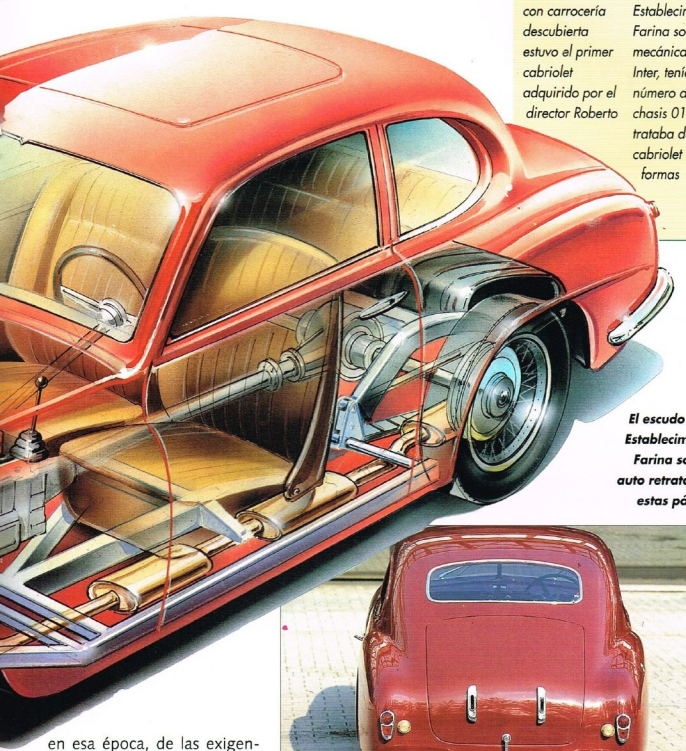
Motor:	12 cilindros en V a 60°, delantero longitudinal, diámetro por carrera 60 x 58,8 mm, 1995 cm³, compresión 7,5:1 (7:1)
Distribución:	monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	1 carburador Weber 32 DCF (36 DCF)
Potencia:	110 (115) CV a 6000 rpm
Cuerpo vehículo:	carrocería de aluminio, coupé, berlinetta y cabriolet, 2 puertas, 2 lugares y 2+2; chasis de caños de acero
Tracción:	trasera; caja de 5 marchas + MA
Suspensiones:	del. independientes con elástico transversal y amortiguadores óleodinámicos; tras. puente rígido con elásticos longitudinales, amortiguadores óleodinámicos y barra transversal
Frenos:	tambores
Dirección:	tornillo sin fin
Neumáticos:	15 pulgadas
Tanque:	80 (85) litros
Paso:	2,42 (2,50) metros
Ejes:	del. 1,250 (1,270) m, tras. 1,200 (1,250) m
Peso:	800 (900) kilos
Velocidad máxima:	170 (180) Km/h
Producción:	de 1948 a 1950
Unidades producidas:	36

EL PORQUE DE UN NOMBRE

El nombre 166 indica, como en todas las Ferrari, la capacidad unitaria de cada cilindro del motor. Multiplicando 166 por 12, se obtiene su cilindrada total: casi 1995 centímetros cúbicos. El mismo cálculo se puede hacer para muchos de los autos cuyo nombre es un número de tres dígitos. Pero hay que estar atentos: en cierto momento la Casa de Maranello aplicó también a los autos de serie la nomenclatura que usaba para las monoplazas de Fórmula 1: 158 F1, por ejemplo, quiere decir 8 cilindros y 1,5 litros. Lo mismo vale para un auto como la Ferrari Dino 206.

UNA CABRIOLET PARA ROSSELLINI

Entre las más lindas 166 Inter con carrocería descubierta estuvo el primer cabriolet adquirido por el director Roberto Rossellini: con carrocería de los Establecimientos Farina sobre mecánica 166 Inter, tenía número de chasis 011S. Se trataba de un cabriolet de formas majestuosas, con una trompa imponente al estilo de ciertas Alfa Romeo de antes de la guerra, con una parrilla amplia y de forma levemente rectangular. El parabrisas estaba formado por dos paños de vidrio. El ancho del Cabriolet Establecimientos Farina superaba el de las otras 166 Inter, asegurándole al auto esa majestuosidad que deseaba Rossellini.



El escudo de los Establecimientos Farina sobre el auto retratado en estas páginas.

La elegante manija para abrir las puertas.

Desde atrás, la 166 Inter Farina recuerda a las coupés americanas.

en esa época, de las exigencias de la clientela. En general, las carrocerías de la 166 Inter correspondían a los gustos de antes de la guerra. Pero no faltaron las novedades: Touring, por ejemplo, en un cabriolet montó llantas estampadas en lugar de las de rayos.

TOURING LOGRO LA INTERPRETACION MAS LINDA

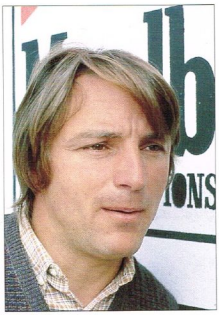
Fue justamente Touring la que mejor interpretó la 166 Inter, y seguramente son suyas las carrocerías más famosas de este modelo. Vignale eligió líneas más tensas y alargadas, con una cola más voluminosa.

LA PRODUCCION TERMINA EN 1950 CON 36 UNIDADES CONSTRUIDAS

La única 166 Inter con carrocería Bertone, en cambio, se presenta con una trompa cuadrada y amplia parrilla.

A menudo, el parabrisas montado sobre las 166 Inter estaba formado por dos paneles de vidrio en ángulo, a causa de la dificultad que se encontraba en aquel entonces para realizar vidrios con una sensible curvatura. El recibimiento del mercado, si se puede hablar de mercado, fue decididamente bueno. La 166 Inter gozó de la notoriedad que siguió a las numerosas victorias de la 166 de competición, desde las Mil Millas y la Targa Florio, hasta las 24 Horas de Le Mans.

En otoño de 1950 la producción de la 166 Inter terminó. En total habían sido preparadas 36 de ellas. Para los coleccionistas, actualmente cada una de las 166 Inter producidas representa un pequeño "capolavoro" cuya cotización está en continuo y constante aumento.



René Arnoux, el francesito valiente

Comenzó como aprendiz mecánico y llegó a manejar Renault y Ferrari en F1. Con la Casa del Cavallino cosechó tres victorias. Fue histórico su duelo con Villeneuve.

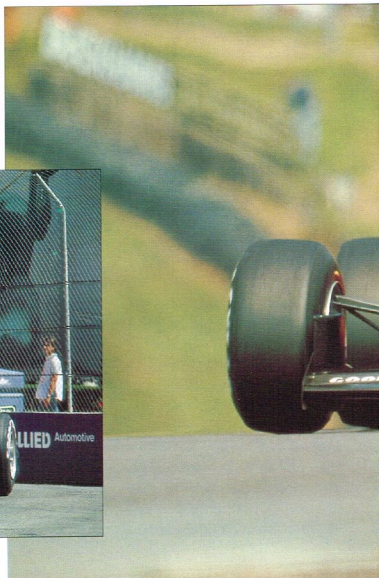
De algo no hay dudas: el "derecho de piso" Arnoux lo pagó en serio. Comenzó de muchacho a ensuciarse las manos con grasa, como aprendiz mecánico en un taller de su ciudad, y llegó a ser uno de los más populares entre los pilotos franceses de la época inmediatamente anterior a la dominada por Alain Prost, conquistando muchas victorias prestigiosas.

NACE EN 1948 CERCA DE GRENOBLE

Nacido en Pontcharra, cerca de Grenoble, el 4 de julio de 1948, sueña desde adolescente con los autos de carrera y, no pudiendo permitirse manejarlos, en un primer momento se conforma con trabajar en ellos.

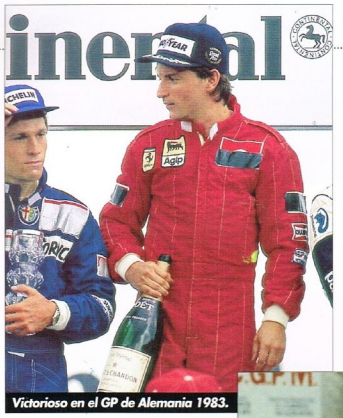
COMIENZA A CORRER CON LA FORMULA RENAULT

La pasión y la experiencia adquiridas con el tiempo lo llevan a Turín, al taller de Virgilio Conrero, donde los contactos con el ambiente de las carreras son diarios. El hecho que cambió su vida ocurrió en 1972 cuando, aconsejado por Jean-Pierre Beltoise, se inscribe en la escuela de conducción Renault-Elf Winfield, de Magny-Cours, donde gana el Volante Shell. Esto le vale la participación en el Campeonato Euro-



A la derecha, el francés René Arnoux en el Gran Premio de Inglaterra de 1984.

Arnoux con Ferrari en el GP de los Estados Unidos de 1984.



Victorioso en el GP de Alemania 1983.

LA CARRERA DE RENE ARNOUX

René Arnoux (Pontcharra, Grenoble, Francia, 4 de julio de 1948) disputó con Martini, Renault, Ferrari y Ligier 149 GP del Campeonato del Mundo de Fórmula 1 entre 1978 y 1989. Conquistó 7 victorias (4 con la Renault y 3 con Ferrari), 9 segundos y 6 terceros puestos, además de 7 cuartos, 8 quintos y 5 sextos, conquistando puntos en 42 ocasiones. Además, marcó por 12 veces la vuelta más veloz en carrera, obtuvo 18 pole positions y largó 34 veces desde la primera fila de la grilla. Su mejor resultado en el Mundial fue el tercer lugar de 1983, año en el que con sus 43 puntos contribuyó de manera decisiva a la victoria de Ferrari en el Campeonato de Constructores. En la clasificación mundial, además, se ubicó tres veces sexto (1980, 1982 y 1984). En las fórmulas menores conquistó tres títulos europeos, adjudicándose el Campeonato Súper Renault (1973 y 1975) y el Europeo F2 (1977).

peo de Fórmula Super Renault del año siguiente, que René se adjudica. En 1974 prueba la F2, obteniendo algunos puntos, pero en 1975 vuelve al volante de una Fórmula Súper Renault y el título continental es otra vez suyo.

Piloto oficial de Martini-Renault en 1976, lucha por toda la temporada en el Europeo F2 contra Jean-Pierre Jabouille: gana tres carreras (Pau, Pergusa y Estoril) pero al final su compatriota lo aventaja por un punto. Arnoux se rehace el año siguiente, otra vez con Martini, dominando el campeonato (con cuatro primeros lugares, en Silverstone, Hockenheim, Pau y Nogaro).

Arriba, Arnoux en el GP de Mónaco de 1983 con Ferrari.

Tico Martini, el constructor francés de origen suizo, dominador de las fórmulas menores, decide probar suerte en F1 y, en 1978, su nueva monoplaza con motor Ford Cosworth debuta en el Mundial con René Arnoux al volante. Los fondos para el proyecto son escasos y la aventura no va más allá de la mitad de la temporada; pero la calidad de René ya es reconocida y la Renault lo contrata para 1979, como compañero de su antiguo rival Jabouille.

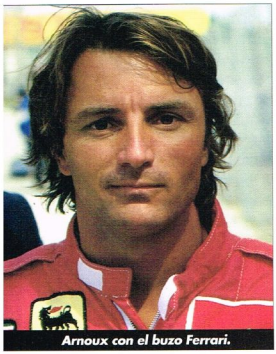
EN DIJON 1979 DA UN ESPECTACULO LUCHANDO CONTRA GILLES

René sube tres veces al podio, tercero en Dijón (luego de un inolvidable duelo con Gilles Villeneuve que le cortó literalmente el aliento a millones de teleespectadores), segundo en Silverstone y Watkins Glen. En 1980 Arnoux gana en Brasil y en Sudáfrica, pero luego la

LOS PILOTOS

performance de Renault pierde en continuidad y los resultados no son muy brillantes. Las cosas se complican cuando en 1981 el lugar de Jabouille es tomado por Alain Prost. Arnoux se siente postergado pero no deja de luchar y en 1982 logra dos nuevas victorias, una en el GP de Francia (no acatando las órdenes del equipo) y otra en Monza, justo cuando se anuncia su pase a la Ferrari.

En Maranello, René se queda



Arnoux con el buzo Ferrari.

dos años: 1983, que lo ve primero en Montreal, Hockenheim y Zandvoort y tercero en el Mundial, y 1984, durante el cual su rendimiento, desde mediados de temporada en adelante, disminuye. Parece desmotivado, casi sin interés. Luego del GP de Brasil que inaugura la temporada 1985, la Ferrari lo convence de una separación "consensual".

Arnoux competirá en Fórmula 1 por otros cuatro años, con Ligier, conquistando también algunos buenos resultados, a pesar de la modesta competitividad de la monoplaza francesa, antes de salir de escena, a fines de 1989.

Clemente Biondetti, "rutero" excepcional

Fue el único que ganó cuatro veces las Mil Millas, dos de ellas al volante de autos Ferrari. Pero en su carrera disputó también numerosos grandes premios.

El nombre de Clemente Biondetti, uno de los "reyes" de las carreras en ruta, está ligado a la historia de la Ferrari por la conquista de una espléndida serie de victorias, entre las que sobresalen dos de las cuatro que consiguió –único en la historia– en las inolvidables Mil Millas.

Nacido en Buddusò, Cerdeña, el 18 de agosto de 1898, se trasladó con su familia a Toscana y comenzó a competir en moto en 1923, para pasar a las cuatro ruedas en 1927.

PRIMEROS EXITOS CON UN SAMSON, LUEGO PASA A BUGATTI

Los primeros éxitos los logra al volante de un Samson, con el cual se corona campeón italiano de la clase 1100 Corsa, y luego adquiere una Bugatti y suma una decena de victorias: Copa de la Collina Pistoiese, Pontedecimo-Giovi y Copa Pierazzi en 1929; Bobbio-Passo Penice, Copa Camaiore, Copa de la Consuma (delante de Nuvolari) y Copa Pierazzi en 1930, año en el que es otra vez campeón italiano en la categoría 1500 Corsa; Massarosa-Monte di Quiesa, Circuito de Pontedera y Copa Pierazzi en 1931. Ya se hizo un nombre y demostró ser veloz no sólo en las trepadas sino también en circuito, llegando tercero con un Talbot en el GP de Trípoli de 1930. Al año siguiente, la Maserati le ofrece un auto oficial, con el que se ubica en el tercer lugar en el GP Real de Roma y en el GP de Francia en Montlhéry. Pero a este inicio prometedor siguen algunas temporadas de actividad extremadamente reducida.

Biondetti con la Ferrari 166 S en las Mil Millas 1948, que logró ganar.

CORRE CON LAS ALFA ROMEO DE LA ESCUDERIA FERRARI

En 1937 lo volvemos a encontrar al volante de las Alfa Romeo de la Escudería Ferrari, de la que en ese año la Casa de Milán adquirió el 80 por ciento de las acciones. Y llega, en 1938, el primer triunfo en las Mil Millas, al que siguió en 1939 otro en la Copa

Foto de grupo en la Copa de la Consuma de 1930: Biondetti está en el centro, con el mameluco blanco.

Acerbo. Luego estalla la guerra, al término de la cual volver a la actividad es difícil para todos. Biondetti prueba construir una pequeña Sport, derivada del Fiat 1100S, que lleva al cuarto lugar de clase en el Circuito de Senigallia y al tercero en la Brescia-Colle S. Eusebio. Pero su nombre vuelve a sobresalir con la segunda victoria en las Mil Millas de 1947, luego de un legendario duelo con Nuvolari.

LUEGO DE LA GUERRA GANA MUCHO CON FERRARI

Ferrari contrata a Biondetti para la temporada 1948, y no se equivoca. La joven Casa de Maranello obtiene sus primeras victorias de gran relieve en la Targa Florio –unificada con el Giro de Sicilia– y en las Mil Millas. En una y otra ocasión, al volante de la 166 S (respectivamente botecito y berlinetta, carrocería Allemano), está Biondetti. Luego, con una 166 SC, viaja a Suecia para imponerse en el GP de Verano, en Skarpnack, entregando así a la Ferrari el primer éxito fuera de Italia. En 1949 Biondetti tiene 51 años, pero en las "clásicas" de ruta sigue siendo irresistible: y con la Ferrari es otra vez primero en la Targa Florio/Giro de Sicilia y en las Mil Millas.

Las temporadas siguientes lo ven sobresalir otra vez en la Florencia-Fiesole (1951, con Jaguar), en las 10 Horas de Messina (1952, con Ferrari), en la Copa de la Toscana (1953, con Lancia). Sigue compitiendo a pesar de haber sido agredido por una enfermedad incurable. La última victoria la conquista en las 3 Horas de Bari, al volante de un auto del Cavallino Rampante. Es el 21 de mayo de 1954. Siguen un quinto lugar en la Targa Florio, un tercero en la Copa de la Consuma, un segundo en el Giro de Calabria. El 29 de agosto, en Pergusa, antes de retirarse marca la vuelta más veloz. Fallece pocos meses más tarde, el 24 de febrero de 1955.

Clemente Biondetti en las Mil Millas de 1947 con Alfa Romeo 8C 2900 Touring.

LA CARRERA DE CLEMENTE BIONDETTI

Clemente Biondetti, llamado "Biondo" (Buddusò, Sássari, 18 de agosto de 1898 - Florencia, 24 de febrero de 1955), dio lo mejor de sí en las carreras en ruta, que lo vieron entre los protagonistas de mayor éxito, como atestiguan especialmente las cuatro victorias en las Mil Millas (1938, 1947, 1948 y 1949) y las dos en la Targa Florio (1948 y 1949). Personaje extrovertido y a menudo polémico, tenía un especial talento mecánico que lo llevaba a cuidar la puesta a punto de los autos con los que corría, y no siempre de acuerdo con quien se los había confiado. Luego de la guerra realizó una Sport 1100 con la que compitió brevemente, sin mucha suerte. De él se recuerda también la participación en el GP de Italia de 1950, al volante de un curioso híbrido, un auto obtenido uniendo un chasis Ferrari 166 y un motor Jaguar 3,5 que se rompió y lo obligó al retiro. Esa fue su única presencia en un gran premio del Mundial de Fórmula 1.

Las coupé 2+2 de los Sesenta

Desde la 250 GT/E, reproducida en escala ya en 1962, hasta la GT/L en venta desde 1965, apenas un año después de la presentación, para terminar con la 330 GTC.

La Ferrari comenzó a dedicarse a la construcción de autos Gran Turismo con comodidad para cuatro personas al comienzo de los años Sesenta, cuando la imagen deportiva de la Casa de Maranello ya estaba consolidada por los éxitos en Fórmula 1 y en las carreras para autos GT y Sport.

Ferrari 330 GTC en escala 1/43 de Best Model.

DE SOLIDO A POLITOYS, OFERTAS DE TODAS LAS CALIDADES

La 250 GT/E de 1961 fue la primera coupé Ferrari que podía ofrecer dotes de auto "para la familia". La empresa francesa Solido fue la primera en reproducirla, en 1962, con un modelo de metal fundido en tres variantes sucesivas: inicialmente con faros delanteros estampados y tablero de plástico, desde 1964 con tablero de metal, y desde 1966 con faros aplicados. También Politoys lanzó en 1964 una más económica reproducción de plástico, 43 veces más pequeña que la verdadera, actualmente mucho más común que la versión Solido, que fue replicada con la marca Verem en 1986. Agradable también es la 250 GT/E de la Dinky Toys francesa, fechada en 1963 y producida en dos colores: rojo y azul metalizado. El capot podía abrirse, como también el baúl. La 250 GT/L fue la primera Ferrari de metal de Politoys: debutó en 1965, es decir un año después que el auto real, y fue comercializada en dos colores, gris y azul, metalizados. Al primer modelo, con llantas estampadas, le siguió en 1967 la edición con las llantas de rayos, pero no hay grandes diferencias en la cotización de ambas series. Algo menos vale la GT/L de plástico, escala 1/41, de 1966-1967: los colores son plata, rojo, amarillo y azul. Muy interesante es también la pequeña reproducción de Matchbox, fechada en 1965 y actualmente bastante rara. En escala 1/62, su gama de colores se articulaba entre dos tonalidades de verde metalizado y rojo.

A la izquierda, una 330 GTC de BBR.

Una 250 GT/L para la Targa Florio de Best Model.

250 GT/L DE RUTA Y DE CARRERA DE BEST MODEL

En 1970 apareció la versión menos preciada con ruedas ve-

LA PIEZA UNICA DE MICHELE CONTI

Otro modelo de gran clase, realizado en un único ejemplar, y por eso de alta cotización, es el realizado por el desaparecido Michele Conti. Se trata de la 500 Superfast en escala 1/10. Se abre completamente, con reproducción perfecta de la mecánica y del habitáculo. La precisión en los detalles roza la locura, al punto que cada pieza fue realizada, en lo posible, con el mismo material empleado en el auto real: por ejemplo, la carrocería es de chapa metálica.

La 500 Superfast escala 1/10 de Conti.

PRECIOS Y COTIZACIONES

Los modelos en escala 1/43 de Best Model (via Toscana 85 - 61100 Pesaro, Tel. 0039-0721-452413) cuestan cerca de 25 dólares; los de BBR (via Grieg 53B - 21047 Saronno (VA), Tel. 0039-02-9624516) entre los 170 y los 180 dólares. Entre las piezas fuera de producción, las de Solido y Dinky Toys se cotizan alrededor de los 60 dólares; las de Politoys M un 20% menos. Cerca de 30 dólares cuestan los modelos Politoys de plástico, y alrededor de 110 los de Spot On y 15 el pequeño Matchbox.

loces, que sustituían a aquellas de rayos estampados. En 1994 hizo su aparición la primera reproducción de la era moderna de la 250 GT/L: es de Best Model, que propuso una serie de versiones diferentes en colores y decoraciones.

Con el modelo de ruta, también está la versión Targa Florio 1966, roja, con el número 120 en las puertas, que reproduce el auto conducido por Taormina-Tacci. La misma Best Model le dedicó a la dos puertas de Maranello un "diorama" que la muestra estacionada delante del portón de la sede histórica de la calle Abetone Inferiore, con Enzo Ferrari al lado. Todo rigurosamente en escala 1/43, con llantas de rayos fotograbados.

TAMBIEN CARLO BRIANZA SE DEDICO A LA 250 GT/L

La 250 GT/L fue además realizada en escala 1/18 por Carlo Brianza, que la comercializó en 1988 con la marca Miniland en edición de ruta, roja, y en una menos difundida versión Tour de France Auto, con número de carrera 167.

UNA HERMOSA Y RARA 500 SUPERFAST DE SPOT ON

Hermosa y también muy rara es la 500 Superfast de Spot On, en escala 1/43, propuesta en los colores rojo y azul en 1965: es un modelo casi inédito, ya que otras versiones fueron realizadas tan sólo por constructores artesanales. Para cerrar la pa-

Arriba, una 250 GT/L escala 1/43 de Best Model. A la izquierda, una 330 GT 2+2 de BBR.

norámica, la serie de las 330: la GTC 1966, novedad de Best Model en 1996. Es un modelo óptimo, entre otras cosas dotado de los marcos de las ventanillas cromados. Más caros son los modelos especiales de fibra de BBR, también en escala 1/43, dedicados a la GTC 1966 y a la GT 2+2, que completan una serie de modelos de fibra que incluye casi todas las Ferrari coupé 2+2.

Los viejos afiches

Después de los carteles publicitarios de los grandes premios de Italia y San Marino, éstos son algunos entre los más bellos y raros ejemplares de afiches de los años Sesenta y Setenta. Cotizaciones de 600 a 1200 dólares.

En cada cita automovilística deportiva de relieve aparece un afiche publicitario del evento. Es así actualmente y fue así desde los albores del automovilismo.

EN SU GRAN MAYORIA SON DIBUJOS

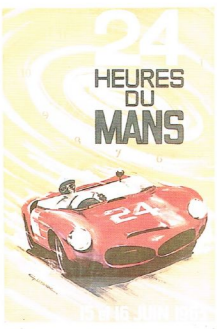
Cada cartel es diferente de otro: colores, textos, patrocinadores... Pero existe una constante: la presencia de las Ferrari, prueba de la importancia que en todo el mundo se les atribuye a las Rojas de Maranello. El estilo, el uso de un dibujo en lugar de una foto, indican precisas elecciones de comunicación que pertenecen a la historia de la imagen y a la del automovilismo. Presentamos aquí algunos afiches entre los más significativos de los años Sesenta y Setenta, en los que las Ferrari son protagonistas.

A la izquierda, el cartel del Gran Premio de Mónaco 1966.

Por ejemplo, una espléndida Ferrari 330 P sirvió para promover las 24 Horas de Le Mans de 1963, que fue ganada por un auto del Cavallino, pero de diferente modelo: la 250 P de Ludovico Scarfiotti y Lorenzo Bandini.

A MENUDO EL CAVALLINO ES PROTAGONISTA DE LOS CARTELES

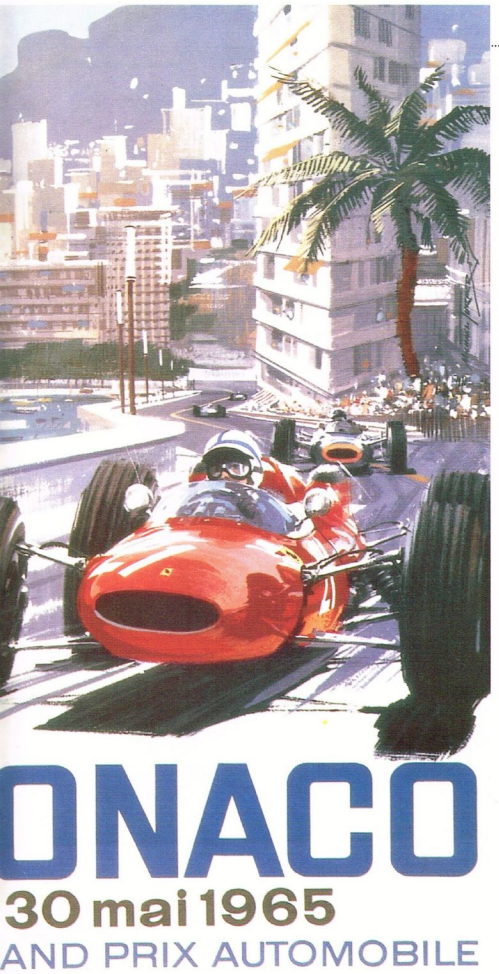
La 330 P había ganado el año anterior, tripulada por Phil Hill y Oliver Gendebien: como ocurría a menudo entonces, en el afiche fue reproducido el auto protagonista del año anterior. El valor de este raro cartel se ubica alrededor de los 600 dólares.



El afiche de las 24 Horas de Le Mans 1963 está dedicado a la Ferrari.

Otra vez, en primer plano un Cavallino negro en campo amarillo para el cartel alemán del Gran Premio de Europa, corrido en Nürburgring el 4 de agosto de 1965. Se trata de un ejemplar entre los más raros y, por lo tanto, de alto valor. Su precio está estimado en cerca de 1200 dólares.

Entre los carteles dibujados, los firmados por Turner están entre los más pedidos por los coleccionistas. Suyo es un hermoso dibujo para el afiche del Gran Premio de Mónaco de 1965



John Surtees y su Ferrari protagonistas del cartel del GP de Mónaco de 1965.

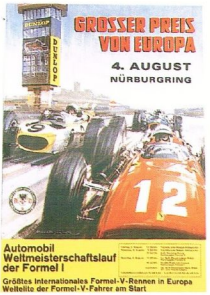
con la Ferrari de John Surtees en primer plano. Esa carrera la ganó Graham Hill con BRM.

SURTEES ES EL PROTAGONISTA PARA EL GP DE MONACO 1966

Las dos Ferrari de Bandini y Surtees se clasificaron respectivamente segunda y quinta. Para el Gran Premio de Mónaco de 1966, las monoplazas de Hill y Surtees fueron dibujadas, vistas desde atrás, durante una persecución. Aunque estuvo al frente, la Ferrari de John Surtees (que firmó el cartel) aparece, paradójicamente, en segundo plano. En realidad, Surtees condujo por 14 vueltas la carrera, que fue ganada por el BRM de Stewart. La otra Ferrari, con Bandini, se clasificó segunda. El valor de este afiche se ubica alrededor de los 1200 dólares.

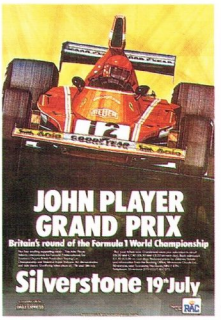
EL AFICHE DE MONACO 1967 ESTA DIBUJADO POR MICHAEL TURNER

Ferrari al ataque en el cartel del Gran Premio de Mónaco de 1967. Hay que notar cómo el autor, Michael Turner, cambia el ángulo de la imagen año a año, pero siempre reservándole un lugar fijo a la Ferrari. En 1967 ganó Dennis Hulme con Brabham Repco. Tercera fue la Ferrari de Chris Amon. Pero para la Casa de Maranello fue un podio amargo: durante la carrera, Bandini salió de pista, muriendo tres días después por las graves quemaduras sufridas.



Otra vez un dibujo: le toca a la monoplaza de Lauda el honor de ser protagonista para la presentación del GP de Inglaterra de 1975 que se corrió el 19 de junio en Silverstone. La victoria fue para Emerson Fittipaldi con McLaren. Ninguna Ferrari estuvo entre los seis primeros clasificados de esta movida carrera, interrumpida en la vuelta 56ª de las sesenta en programa, a causa de un violentísimo granizo. Valor estimado: 450 dólares.

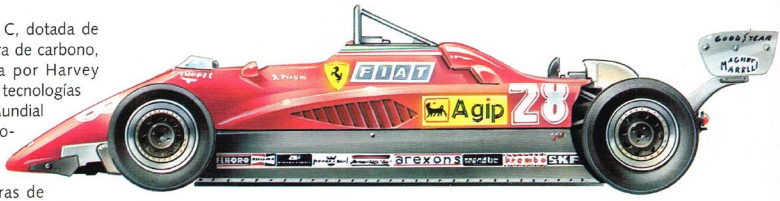
Otra Ferrari en primer plano para el Gran Premio de Europa en Nürburgring 1965.



Para el cartel del GP de Silverstone 1975, la Ferrari de Lauda en escena.

1982 F1 126 C2: CHASIS DE CARBONO

La evolución de la 126 C, dotada de chasis de aluminio y fibra de carbono, proyectada y diseñada por Harvey Postlethwaite utilizando tecnologías aeronáuticas, ganó el Mundial de Constructores. El potente motor era confiable, gracias a la reducción de las temperaturas de funcionamiento. Los graves accidentes sufridos por Villeneuve (muerto en Bélgica) y Pironi, sustituidos por Patrick Tambay y Mario Andretti, impidieron mayores éxitos.

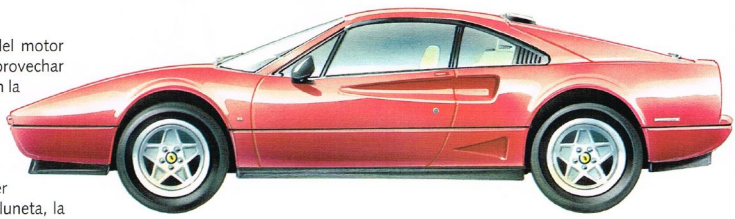


Motor:	6 cilindros en V a 120°, trasero, 81 x 48,4 mm, 1496,4 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, camisa de cilindros de aluminio, compresión 6,7:1
Distribución:	2 árboles a la cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección indirecta Lucas-Ferrari, 2 turbos
Potencia:	580 CV a 11.000 rpm

Chasis:	autoportante de material compuesto
Suspensiones:	del. y tras. cuadriláteros deformables
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos autoventilados, pinzas Brembo
Peso:	595 kilos
Velocidad máxima:	según las relaciones de caja

1982 208 GTB-GTS TURBO: DOS LITROS DE POTENCIA

Para obtener más caballos del motor dos litros de la 208 y para aprovechar las experiencias maduradas en la pista con las Fórmula 1 turbo, se realizó una evolución potenciada de la ocho cilindros. Se distingue de las versiones aspiradas por el spoiler delantero, el alerón sobre la luneta, la parrilla sobre el capot delantero y las tomas de aire NACA sobre los costados. La alimentación es por inyección electrónica Bosch K-Jetronic con turbina KKK.



Motor:	8 cilindros en V a 90°, central transversal, 66,8 x 71 mm, 1990,26 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, compresión 7:1
Distribución:	biárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección Bosch K-Jetronic, turbo KKK
Potencia:	220 CV a 7000 rpm

Chasis:	jaula de caños de acero
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos
Peso:	1232 kilos (GTB); 1243 kilos (GTS)
Velocidad máxima:	242 Km/h

1983 F1 126 C3: LLEGA EL FONDO PLANO

La evolución de la C2 debutó a mediados de temporada en el GP de Inglaterra, con un chasis de material compuesto obtenido superponiendo dos caparazones de carbono y Kevlar. Para respetar el nuevo reglamento, dirigido a eliminar el efecto suelo, el vehículo fue equipado con fondo plano. La confiabilidad del motor es incrementada con la reducción del régimen máximo de rotación y con una amplia utilización del control electrónico.

Motor:	6 cilindros en V a 120°, trasero, 81 x 48,4 mm, 1496,4 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, camisa de cilindros de aluminio, compresión 6,7:1
Distribución:	2 árboles a la cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección indirecta, 2 turbos
Potencia:	605 CV a 10.500 rpm

Chasis:	autoportante de fibra de carbono y Kevlar
Suspensiones:	del. y tras. cuadriláteros deformables
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos autoventilados, pinzas Brembo
Peso:	595 kilos
Velocidad máxima:	según las relaciones de caja

LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI

Iván Capelli con Ferrari F 92A en el Gran Premio de Italia 1992.

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

En el próximo número:

375 MM botecito,
la Sport para los caballeros pilotos

308 GTB y GTS Quattrovalvole,
una aceleración récord

Luigi Chinetti,
el Ferrari de América

Modelismo
Las económicas de Burago